



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Brně rozhodl v senátě složeném z předsedkyně Zuzany Bystřické a soudců Mariana Kokeše a Lubomíra Majerčíka v právní věci

žalobce: **České dráhy, a.s.**, IČO: 70994226
sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha

proti
žalovanému: **Úřad pro ochranu hospodářské soutěže**
sídlem tř. Kpt. Jaroše 7, 604 55 Brno

za účasti: **1) Správa železnic, státní organizace**
sídlem Dlážděna 1003/7, 110 00 Praha 1
2) RegioJet, a.s., IČO: 28333187
sídlem náměstí Svobody 86/17, 602 00 Brno

o žalobě proti rozhodnutí předsedy Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže ze dne 11. 4. 2024, sp. zn. ÚOHS-R0014/2024/DI, č. j. ÚOHS-14962/2024/164,

takto:

- I. Žaloba **se zamítá**.
- II. Žalobce **nemá** právo na náhradu nákladů řízení.
- III. Žalovanému **se nepřiznává** náhrada nákladů řízení.
- IV. Osoby zúčastněné na řízení **nemají** právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Žalobce se podanou žalobou domáhá zrušení v záhlaví citovaného rozhodnutí předsedy Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (dále též „předseda ÚOHS“), kterým podle § 156 odst. 6 písm. a) a b) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, zamítl rozklad žalobce proti výroku I. rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále též „ÚPDI“) ze dne 7. 12. 2023, č. j. UPDI-4238/23/PP2, a zrušil výroky III., IV. a V. uvedeného rozhodnutí. Ve výroku I. napadeného rozhodnutí UPDI uložil žalobci povinnost uzavřít se společností RegioJet a.s. smlouvu umožňující poskytnutí služeb v rozsahu těchto zařízení služeb: a) jeden nosič informačních systémů (dále též „NIS“) v železniční stanici Bílovice nad Svitavou a b) jeden nosič informačních systémů v železniční stanici Brno-Židenice, a to za zákonných a nediskriminačních podmínek, na období od skončení platnosti jízdního řádu dráhy celostátní a dráhy regionální, který bude platit od půlnoci druhé soboty v prosinci roku 2023, tedy ode dne 10. 12. 2023 do dne 14. 12. 2024 (dále též „JŘ 2023/2024“). Výrokem II. napadeného rozhodnutí vyloučil UPDI odkladný účinek rozkladu proti výroku I. napadeného rozhodnutí. Ve výroku III. napadeného rozhodnutí stanovil UPDI žalobci povinnost uhradit náklady řízení ve výši 1000 Kč; výrokem IV. a V. napadeného rozhodnutí nepřiznal UPDI náhradu nákladů řízení ani jednomu z účastníků řízení.
2. S účinností od 1. 1. 2024 byl UPDI, který vydal prvostupňové rozhodnutí zrušen dle čl. X odst. 1 zákona č. 464/2023 Sb., kterým se mění a ruší některé zákony v souvislosti se zrušením Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře. Dle čl. X odst. 2 téhož zákona přešla působnost Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře na Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, který je tak dle § 69 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“), žalovaným správním orgánem. Pro zjednodušení je v rozsudku nadále označován jako žalovaný i UPDI, nemá-li rozlišení význam pro kontext odůvodnění.

II. Shrnutí argumentů obsažených v žalobě

3. Ve včas podané žalobě (§ 72 odst. 1 s. ř. s.), splňující též ostatní podmínky řízení (§ 65, § 68 a § 70 s. ř. s.), žalobce navrhl krajskému soudu, aby rozhodnutí předsedy ÚOHS i prvostupňové rozhodnutí UPDI zrušil.
4. Žalobce zaprvé namítá, že mechanické nosiče informací nepředstavují informační systém podle § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 76/2017 Sb.“), a § 23d zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o drahách“) se tak na ně nevztahuje. O informační systém podle žalobce nejde proto, že se nejedná o IT elektronický systém zpracovávající určitá data, jehož jednotlivé komponenty jsou ve vzájemné interakci v reálném čase. Na podporu své argumentace žalobce odkazuje na Legislativní pravidla vlády, použití termínu „informační systém“ v § 40 odst. 2, § 41 odst. 3 a § 46r odst. zákona o drahách či v jiných právních předpisech, jejichž gestorem je Ministerstvo dopravy. Žalobce cituje i z Wikipedie a Wikisofie, které definují pojem „informační systém“ právě za pomoci IT komponent a uvádějí, že v jiném smyslu se pojem „informační systém“ obecně nepoužívá.

5. Ve druhém žalobním bodu žalobce namítá rozpor postupu žalovaného s čl. 13 odst. 5 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012, o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále též „směrnice č. 2012/34“), když předčasně zasáhl do jednání mezi žalobcem a společností RegioJet a.s. před ukončením procesu dle článků 10 až 13 prováděcího nařízení Komise (EU) 2017/2177 ze dne 22. listopadu 2017 o přístupu k zařízením služeb a k službám souvisejícím s železniční dopravou (dále též „nařízení č. 2017/2177“).
6. V dalším žalobním bodu žalobce namítá, že stanice Bílovice nad Svitavou není společností RegioJet a.s. obsluhována. Povinnost poskytnout užívání součástí stanice jakožto zařízení služeb podle § 23d odst. 1 zákona o dráhách se týká jen (zařízení) služeb bezprostředně souvisejících s provozováním drážní dopravy, tedy souvisejících s vlaky, které v dané stanici podle jízdního řádu zastavují pro nástup a výstup cestujících. Vlaky společnosti RegioJet a.s. však v této stanici podle jízdního řádu nezastavují, a proto měla být její žádost zamítnuta. Žalovaný tedy měl při posuzování žádosti o kapacitu domnělého zařízení služeb v podobě mechanických klaprámů žalobce vzít v úvahu skutečnost, že spoje RegioJet a.s. v uvedené stanici pravidelně nestaví, takže minimálně podle šesté odrážky čl. 14 nařízení 2177 se žalobce při přístupu k tamním mechanickým nosičům těší silnějšímu právu než RegioJet a.s., protože žalobci tuto kapacitu mechanických nosičů nelze odebrat ve prospěch RegioJet a.s.
7. V neposlední řadě žalobce namítá, že žalovaný napadeným rozhodnutím narušil hospodářskou soutěž mezi RegioJet a.s. a žalobcem, jelikož žalobci uložil povinnost zpřístupnit předmětné NIS přímému konkurenčnímu subjektu, ačkoliv v předmětných železničních stanicích provozuje NIS rovněž Správa železnic, státní organizace, která se naopak v konkurenčním postavení vůči RegioJet a.s. nenachází. Přijatelnou alternativu tak představovalo uložení povinnosti Správě železnic zpřístupnit jí provozované NIS společnosti RegioJet a.s.

III. Vyjádření žalovaného k žalobě, replika žalobce a další podání

8. Žalovaný navrhuje žalobu zamítnout jako nedůvodnou. Žalovaný ve vyjádření k žalobě v první řadě odkazuje na obsah napadeného rozhodnutí, neboť žalobce ve své argumentaci vychází primárně z argumentace předestřené již v řízení před žalovaným. Žalovaný nesouhlasí s restriktivním výkladem § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb., protože odkazuje na čl. 3 odst. 1 směrnice č. 2012/34 a také na regulaci obsaženou v nařízení č. 2017/2177. Mechanické nosiče informací slouží především k poskytování informací o službách dopravců, jedná se proto o zařízení služeb ve smyslu § 2 odst. 9 zákona o dráhách, potažmo dle § 23d téhož zákona. Vyhláška č. 76/2017 Sb. neurčuje, na jaké bázi má „informační systém pro cestující“ fungovat, důraz je kladen na podstatu informací, které jsou cestujícím předávány. Žalovaný proto odmítá názor žalobce, který spojuje pojem „informační systém pro cestující“ s pojmem „IT systém“. Žalovaný k tomu odkazuje na rozsudek Soudního dvora EU ze dne 15. 7. 2021, ve věci C-60/20, *Latvijas dzelzceļš*, a na rozsudky Městského soudu v Praze ze dne 16. 5. 2024, č. j. 6 A 17/2023-130, a ze dne 30. 7. 2024, č. j. 6 A 99/2023-57.
9. Žalovaný má za to, že si žalobce přidělil, respektive nadále užívá 100 % kapacity NIS v předmětných železničních stanicích zcela v rozporu s tuzemskou i unijní právní úpravou a rovněž neoprávněně odmítl žádost společnosti RegioJet a.s. Žalovaný dodává, že nebyly naplněny předpoklady pro jakékoliv alternativní řešení dle nařízení 2177. Nelze vyhovět

námitce, že správní orgán se svým rozhodnutím nevyčkal konce koordinačního postupu podle čl. 7 až 10 nařízení 2177, když sám žalobce nesplnil povinnosti na své straně.

10. K námitce nevyužívání železniční stanice Bílovice nad Svitavou ze strany společnosti RegioJet a.s. žalovaný opětovně zdůrazňuje, že tato stanice má povahu tzv. transferového nádraží, které slouží výhradně pro cestování do navazujících železničních stanic, kde poté cestující ve značném měřítku „přímo“ využívají dopravních služeb z rozmanitého spektra jednotlivých provozovatelů drážní dopravy, včetně společnosti RegioJet a.s., například dálkovou dopravu. Námitka nezastavování spojů RegioJet a.s. ve stanici, z čehož dle žalobce měla vyplývat nepřístupnost nástupišť a mechanických nosičů v dané stanici, je zcela nedůvodná a odporuje dikci zákona o dráhách a nařízení 2177. Cílem zákonodárce totiž bylo umožnit užívání zařízení služeb nejen dopravcům přímo zastavujícím ve stanici, ale též dalším subjektům včetně dopravců zastavujících v okolních stanicích, jako RegioJet a.s.
11. Žalobce v replice k vyjádření žalovaného uvedl, že žalovaný se adekvátně nezabýval jazykovou interpretací pojmu „informační systém“ vzhledem k jeho obvyklému používání. Kvalifikací mechanických nosičů jako zařízení služeb dle § 23d zákona o drahách byl žalobce v rozporu s čl. 11 odst. 4 Listiny základních práv a svobod nepřiměřeně omezen na vlastnickém právu. Ve zbylé argumentaci pak opětovně předestírá svou žalobní argumentaci, přičemž závěry žalovaného považuje za nesprávné.
12. Osoba zúčastněná na řízení 2) ve svém vyjádření se argumentačně plně překrývá s argumentací předestřenou správními orgány i relevantní judikaturou Městského soudu v Praze, z nichž obsáhle cituje. Žalobní námitky považuje za nedůvodné a postup žalobce za účelový.
13. V navazujícím vyjádření žalovaný uvádí, že replika žalobce je většinově postavená na informacích, které byly uvedeny již v žalobě. Žalobce ve větší části své repliky prezentuje změněné pořadí argumentů a opakuje shodná tvrzení.

IV. Posouzení věci soudem

13. Krajský soud přezkoumal, za splnění podmínek dle § 51 odst. 1 s. ř. s. bez nařízení jednání, v mezích žalobních bodů (§ 75 odst. 2 s. ř. s.) napadené rozhodnutí předsedy ÚOHS, jakož i prvostupňové rozhodnutí ÚPDI, včetně řízení předcházející jejich vydání, a dospěl k závěru, že žaloba **není důvodná** (§ 78 odst. 7 s. ř. s.).
14. Krajský soud předně zdůrazňuje, že shodnou problematikou, za totožného skutkového stavu a mezi totožnými účastníky se správní soudy, včetně Nejvyššího správního soudu, ve své judikatuře již opakovaně zabývaly, jak ostatně uvádí i žalovaný. Konkrétně se jedná o citované rozsudky Městského soudu v Praze ze dne 16. 5. 2024, č. j. 6 A 17/2023-130, a ze dne 30. 7. 2024, č. j. 6 A 99/2023-57, které byla následně aprobovány Nejvyšším správním soudem v rozsudích ze dne 10. 7. 2025, č. j. 6 As 176/2024-63, a ze dne 22. 8. 2025, č. j. 5 As 233/2024-61, a v neposlední řadě i částečně rozsudek zdejšího soudu ze dne 26. 11. 2025, č. j. 29 Af 24/2024-91. Krajský soud neshledal důvodu se od formulovaných právních závěrů v nynější věci žalobce odchýlit, tím spíše, že žalobní argumentace se obsahově do značné míry překrývá.

Předmětné mechanické nosiče jsou informačními systémy pro cestující

15. První stěžejní otázkou je, zda žalovaný mohl předmětné mechanické nosiče podřadit pod informační systémy pro cestující jakožto zařízení služeb. Pokud by platil opak, nebyl Shodu s prvopisem potvrzuje: D. J.

by žalobce povinen taková zařízení nediskriminačně nabízet železničním podnikům k užití. Podle krajského soudu z níže citovaných právních předpisů a judikatury vyplývá, že předmětné mechanické nosiče jsou zařízeními služeb (informačními systémy pro cestující) dle zákona o drahách. Námitka je proto nedůvodná.

16. Dle § 2 odst. 9 zákona o drahách „[z]ařízením služeb se rozumí železniční stanice, zastávka, odstavné koleje, čerpací stanice a jiná technická zařízení, která jsou jejich provozovatelem zvláště určena k poskytování služeb bezprostředně souvisejících s provozováním drážní dopravy na dráze celostátní nebo regionální anebo na veřejně přístupné vlečce.“
17. Dle § 23d odst. 1 zákona o drahách „[p]rovozovatel zařízení služeb poskytuje dopravcům prostřednictvím tohoto zařízení služby bezprostředně související s provozováním drážní dopravy nediskriminačním způsobem za cenu sjednanou podle cenových předpisů. Cena za služby bezprostředně související s provozováním drážní dopravy nesmí být diskriminační; jde-li o dodávky trakční elektrické energie, zohlední provozovatel zařízení služeb při návrhu ceny rovněž způsob provozování drážní dopravy, zejména rychlost jízdy a četnost zastavení drážních vozidel.“
18. Dle § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 „[p]rovozními součástmi železniční stanice jsou a) informační systémy pro cestující o příjezdu a odjezdu vlaků, výlukách, službách dopravců a dalších dopravních spojeních v rámci integrovaných dopravních systémů.“
19. Dle čl. 3 odst. 11 směrnice č. 2012/34 se „[r]ozumí „zařízením služeb“ zařízení včetně pozemku, budovy a vybavení, které bylo zřízeno, jako celek nebo zčásti, aby umožnilo poskytování jedné nebo více služeb uvedených v příloze II bodech 2 až 4“.
20. Dle přílohy II bodu 2. písm. a) směrnice č. 2012/34 „[j]e poskytnut přístup, včetně přístupu po železnici, k následujícím zařízením služeb, pokud existují, a ke službám poskytovaným v těchto zařízeních: osobní nádraží, jejich budovy a ostatní zařízení, včetně zařízení pro zobrazení cestovních informací a vhodného prostoru pro služby prodeje přepravních dokladů.“
21. Žalovaný kromě citovaných předpisů vycházel z již zmíněného rozsudku Soudního dvora ve věci *Latvijas dzelzceļš*. Soudní dvůr s ohledem na principy plynoucí ze směrnice č. 2012/34 a nařízení č. 2017/2177, výslovně dovodil, že definice pojmu zařízení služeb obsaženého ve směrnici č. 2012/34/EU je založena na objektivním kritériu, a sice na kritériu technické způsobilosti infrastruktury poskytovat určité služby (bod 39 citovaného rozsudku). Žalovaný obdobně na stranách 5 a 6 prvostupňového rozhodnutí hodnotil, za jakým účelem žalobce umisťoval mechanické nosiče do prostor železničních stanic. Krajský soud se přitom ztotožňuje se závěrem žalovaného, že v citovaných předpisech není uvedeno, jakým způsobem mají být služby bezprostředně související s provozováním drážní dopravy sdělovány. Klíčová je povaha informací poskytovaných těmito zařízeními. Žalovaný dále smlouvou o úpravě právních poměrů nosičů informačních systémů, uzavřenou se Správou železnic, prokázal, že žalobce v kontrolovaném období disponoval mechanickými nosiči za účelem informování cestujících. Skutečnost, že smluvní strany formulovaly smluvní ustanovení ještě před nabytím účinnosti vyhlášky č. 76/2017 Sb. a smluvní formulace tak nemohou být striktně ztotožňovány s pojmy užitým ve vyhlášce, podle krajského soudu neznamena, že ze smlouvy nelze dovozovat, za jakým účelem byly mechanické nosiče umisťovány a provozovány v jednotlivých železničních stanicích.
22. Žalovaný dle krajského soudu taktéž správně zohlednil tu skutečnost, že žalobce umístěním předmětných mechanických nosičů v prostoru železničních stanic a svým rozhodnutím na nich poskytovat informace o službách dopravce z nich učinil zařízení služeb ve smyslu § 2 Shodu s prvopisem potvrzuje: D. J.

odst. 9 zákona o dráhách ve spojení s § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb., resp. že se jedná o zařízení služeb zobrazující cestovní informace dle přílohy II bodu písm. a) směrnice č. 2012/34.

23. K prvnímu žalobnímu bodu jako celku krajský soud považuje za vhodné odkázat především na citované rozsudky Nejvyššího správního soudu č. j. 6 As 176/2024-63 a č. j. 5 As 233/2024-61, v nichž potvrdil názor žalovaného i městského soudu, že mechanické nosiče informací jsou informačními systémy podle zákona o dráhách. Nejvyšší správní soud taktéž v bodech 36 až 43 citovaného rozsudku č. j. 6 As 176/2024-63 vypořádal námitky, které se obsahově shodují s námitkami, které tentýž žalobce vznesl i nyní. Krajský soud má za to, že v nyní projednávané věci není důvod se od posouzení totožných námitek Nejvyšším správním soudem odchýlit.
24. Proto jako nedůvodnou hodnotí krajský soud argumentaci žalobce, že je třeba pojem „informační systém“ vykládat striktně jazykově jako IT elektronický systém. Takový výklad totiž pomíjí účelový a systematický výklad § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. Tato vyhláška (stejně jako změny příslušných částí zákona o dráhách, včetně § 2 odst. 9 a § 23d, prostřednictvím zákona č. 319/2016 Sb.) byla přijata v reakci na změnu vnímání poskytování služeb na úrovni sekundárního práva EU, když důvodová zpráva k zákonu č. 319/2016 Sb. odůvodňovala přijetí speciální úpravy mimo jiné tím, že zatímco původní směrnice 2001/14/ES upravovala problematiku poskytování služeb pouze rámcově a pohlížela na ně jako na součást služeb, jež poskytuje poskytovatel dráhy, následně přijatá směrnice 2012/34 již pohlížela na poskytované služby tak, že je považuje za samostatně regulovanou činnost, která je posuzována nezávisle od provozování dráhy (zařízení služeb nejsou součástí dráhy). Ustanovení § 23d zákona o dráhách transponuje čl. 13 směrnice 2012/34 a s ním spojenou přílohu II. této směrnice. Úprava práv a povinností dopravce a provozovatele zařízení služeb je pak rovněž obsažena v prováděcím nařízení č. 2017/2177. Cílem zákona o dráhách, vyhlášky č. 76/2017 Sb., nařízení č. 2017/2177 i směrnice č. 2012/34 je transparentní a nediskriminační přístup k zařízením služeb.
25. Argumentu, že každý mechanický nosič nacházející se v prostoru železniční stanice by bylo nutné považovat za zařízení služeb dle § 2 odst. 9 zákona o dráhách, krajský soud taktéž nepřisvědčuje. Rozdíl je právě v obsahu informací, jež jsou reklamními či obdobnými nosiči sdělovány. Naopak předmětné mechanické nosiče poskytovaly informace bezprostředně související s provozováním drážní dopravy, což žalobce ani nerozpориje. Nejvyšší správní soud v bodu [39] rozsudku č. j. 6 As 176/2024-63 reagoval i na argument, že v některých zákonech v gesci ministerstva dopravy je pojem informační systém použit ve významu IT elektronického systému. Tato skutečnost však podle Nejvyššího správního soudu sama o sobě neznamená, že takto musí být vykládán rovněž tentýž pojem užitý v § 3 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 76/2017 Sb. Nejvyšší správní soud dále vysvětlil, že v drážní dopravě není výjimkou, že určité informace jsou cestujícím poskytovány v elektronické i mechanické podobě (viz například provoz Celostátního informačního systému o jízdních řádech na straně jedné a na straně druhé zveřejnění vývěsného jízdního řádu a seznamu „příjezdy a odjezdy vlaků“ ve stanicích a zastávkách). Pojem informační systém ve smyslu vyhlášky č. 76/2017 Sb. zahrnuje jakýkoliv systém, jímž jsou sdělovány informace cestujícím.
26. S tím souvisí i druhá námitka požadující maximálně restriktivní výklad vyhlášky č. 76/2017 Sb. Při interpretaci pojmu *informační systém* je naopak nezbytné přihlídnout ke skutečnosti, že cílem zákona o dráhách, citované vyhlášky, nařízení č. 2017/2177 i směrnice č. 2012/34

Shodu s prvopisem potvrzuje: D. J.

je transparentní a nediskriminační přístup k zařízením služeb a ke službám souvisejícím se železniční dopravou (viz též dále). Proto nelze připustit výklad, který by ve své podstatě vedl k diskriminaci některých provozovatelů dráhy.

27. Krajský soud neprováděl žalobcem navržené důkazy pro nadbytečnost. Spisovou dokumentací správního orgánu se dokazování neprovádí (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 1. 2009, č. j. 9 Afs 8/2008–117). Definice pojmu informační systém obsažené na internetových stránkách Wikipedie a Wikisofie pak podle krajského soudu není pro výklad právních termínů v projednávané věci významná. Z důvodu nadbytečnosti soud neprovedl ani žalobcem navržený důkaz spočívající v odkazu na veřejně dostupné webové stránky Vlády České republiky, neboť tam zveřejněná Legislativní pravidla vlády nejsou pramenem práva, nejsou pro žalovaného ani pro krajský soud závazná a nejsou proto způsobilá ovlivnit výklad práva. K rozdílnému významu pojmu informační systém v různých právních předpisech krajský soud odkazuje na odůvodnění Nejvyššího správního soudu zmíněné výše.

Ostatní žalobní námitky

28. Ve druhém žalobním bodu žalobce namítá rozpor postupu žalovaného s čl. 13 odst. 5 směrnice č. 2012/34, když předčasně zasáhl do jednání mezi žalobcem a společností RegioJet a.s. před ukončením procesu dle čl. 10 až 13 nařízení č. 2017/2177.
29. Jak ve vyjádření k žalobě zdůrazňuje i žalovaný, touto otázkou se již zabýval Městský soud v Praze v citovaném rozsudku č. j. 6 A 17/2023-130, v němž městský soud konstatoval, že to byl naopak žalobce, kdo se dopustil porušení povinností vyplývajících z unijních předpisů, neboť si kapacitu zařízení služeb přidělil sám sobě diskriminačním způsobem v rozporu s nařízením č. 2177, a proto ji nebylo možno považovat za nedostupnou. „Z ustanovení čl. 10 odst. 2 téhož nařízení vyplývá, že provozovatelé zařízení služeb nesmí zamítnout žádost o přístup ke svým zařízením služeb nebo uvádět žadateli přijatelné alternativy, jeli kapacita v jejich zařízení dostupná. Žalobce tak v daném případě, kdy si nezákonně sám sobě přidělila veškerou kapacitu zařízení služeb, pozbyla možnosti navrhnout žadateli přijatelné alternativy. (...) Nelze vyhovět námitce, že správní orgán se svým rozhodnutím nevyčkal konce koordinačního postupu podle článku 7 až 10 nařízení 2177, když sám žalobce nesplnil povinnosti na své straně.“ Žalobce tak pochybil, pokud nevyřídil posuzovanou žádost společnosti RegioJet a.s. o přístup k NIS řádně (v rozporu s čl. 10 odst. 3 nařízení č. 2017/2177), když s prohlášením, že veškerá kapacita NIS už byla přidělena, pouze odkázal žadatele bez dalšího na alternativní řešení tak, aby nemusel zasahovat do jím užívané části NIS. Za nedůvodnou lze považovat rovněž námitku žalobce, že alternativu v souladu s čl. 10 odst. 2 nařízení č. 2017/2177 představuje NIS provozovaný Správou železnic, jelikož ta není dopravcem a nebyla vůbec účastníkem řízení. Žalobce ve své žalobní námitce tuto argumentaci, následně aprobovanou Nejvyšším správním soudem v citovaném rozsudku č. j. 6 As 176/2024-63, zcela pomíjí a setrvává na svém původním tvrzení. Krajský soud neshledal důvod se od uvedených závěrů odchylovat, a proto považuje za správný právní závěr žalovaného, který na předmětnou judikaturu rovněž odkazuje.
30. Žalobce dále namítá, že žalovaný měl při posuzování žádosti společnosti RegioJet a.s. vzít v potaz skutečnost, že spoje společnosti RegioJet a.s. v železniční stanici Bílovice nad Svitavou pravidelně nezastavují, proto tedy v tomto smyslu nemá mít přístup k propojující infrastruktuře, tedy zejména nástupištím ve smyslu bodu 6 odst. 1 přílohy vyhlášky č. 76/2017. Daná kapacita mechanických nosičů tak byla žalobci dle jeho názoru rozhodnutím Shodu s prvopisem potvrzuje: D. J.

žalovaného odebrána protiprávně, přičemž nebyly splněny podmínky podle § 23 odst. 1 zákona o dráhách.

31. Rovněž tuto námitku žalobce vznesl již ve správním řízení, přičemž žalovaný ji neshledal podstatnou a z hlediska textu zákona relevantní, s čímž se krajský soud ztotožňuje. Dle § 23d odst. 1 zákona o dráhách věty první *„provozovatel zařízení služeb poskytuje dopravcům prostřednictvím tohoto zařízení služby bezprostředně související s provozováním drážní dopravy nediskriminačním způsobem za cenu sjednanou podle cenových předpisů.“* Jak zdůraznil Nejvyšší správní soud v citovaném rozsudku č. j. 6 As 176/2024-63, podmínka *bezprostřední souvislosti v rámci* vymezeného slovního spojení *„služby bezprostředně související s provozováním drážní dopravy“* obsažené v § 2 odst. 9 a § 23d odst. 1 zákona o dráhách, *„se nevztahuje k zastavujícím vlakům, ale obecně k provozování drážní dopravy, takže nosiče informačních systémů mohou bezprostředně sloužit pro provozování drážních dopravy takových dopravců, jejichž vlaky mají alespoň minimální souvislost (v různých hlediscích) s provozováním drážní dopravy ze strany těchto dopravců.“* Definice provozování drážní dopravy podle § 2 odst. 4 zákona o dráhách nemá přímý dopad na výklad § 2 odst. 9 a § 23d odst. 1 zákona o dráhách. V těchto ustanoveních se nehovoří o *službách drážní dopravy*, nýbrž o *službách bezprostředně souvisejících s provozováním drážní dopravy*. Tento rozdíl je pro posouzení věci zásadní, neboť bezprostřední souvislost s provozováním drážní dopravy není pouze a jedině spjata pouze s obsluhou konkrétní železniční zastávky. Železniční stanice Bílovice nad Svitavou má povahu tzv. transferového nádraží, které slouží výhradně pro cestování do navazujících železničních stanic, kde poté cestující ve značném měřítku „přímo“ využívají dopravních služeb z rozmanitého spektra jednotlivých provozovatelů drážní dopravy, včetně společnosti RegioJet a.s., například dálkovou dopravu. Z uvedeného vyplývá, že nosiče informací ve stanici Bílovice nad Svitavou mohou bezprostředně sloužit a souviset s provozováním drážní dopravy i těch dopravců, kteří tuto zastávku přímo neobsluhují.
32. Namítá-li žalobce, že postupem správních orgánů bylo ohroženo jeho postavení v hospodářské soutěži, krajský soud připomíná, že cílem směrnice č. 2012/34/EU i nařízení č. 2017/2177 je zamezit diskriminačnímu přístupu k zařízením služeb a ke službám souvisejícím se železniční dopravou (viz bod 27 preambule směrnice č. 2012/34 či bod 4 a 5 preambule nařízení č. 2017/2177). V případě, kdy by nebyl zajištěn nediskriminační přístup k zařízením služeb a k službám poskytovaným v těchto zařízeních, byla by rovněž ohrožena hospodářská soutěž. Shledal-li žalovaný, že dřívější postup žalobce se vyznačoval diskriminačním způsobem, nelze považovat rozhodnutí o povinnosti žalobce uzavřít smlouvu o poskytnutí služeb nosičů informačních systémů na dvou vlakových nádražích se společností RegioJet a.s. za ohrožení hospodářské soutěže, nýbrž za její zajištění. Na uvedeném závěru nic nemění, jestliže povinnost zpřístupnit mechanické nosiče uložil žalovaný žalobci a nikoli Správě železnic, neboť, jak vyplývá z výše uvedeného, nebyly splněny zákonné podmínky, aby žalobci nemohla být tato povinnost uložena. Krajskému soudu navíc není zřejmé, jak by mohla být hospodářská soutěž ohrožena tím, že je žalobce povinen zpřístupnit pouze jeden z několika dalších nosičů informací ve dvou železničních stanicích. Ani tuto námitku tedy neshledal krajský soud důvodnou. Ze stejného důvodu krajský soud nepovažuje za důvodnou žalobcovu námitku, že je napadeným rozhodnutím diskriminován.

V. Závěr a náklady řízení

Shodu s prvopisem potvrzuje: D. J.

33. Krajský soud na základě výše uvedených úvah shledal žalobu nedůvodnou, a proto jí zamítl (§ 78 odst. 7 s. ř. s.).
34. O náhradě nákladů řízení krajský soud rozhodl podle § 60 odst. 1 s. ř. s., podle něhož nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Žalobce ve věci úspěch neměl (žaloba byla jako nedůvodná zamítnuta), a nemá proto právo na náhradu nákladů řízení. Žalovanému správnímu orgánu, kterému by jinak jakožto úspěšnému účastníku řízení právo na náhradu nákladů řízení příslušelo, náklady řízení nad rámec jeho běžné administrativní činnosti nevznikly, protože mu soud náhradu nákladů řízení nepřiznal.
35. O náhradě nákladů osob zúčastněných na řízení rozhodl krajský soud podle § 60 odst. 5 s. ř. s., podle něhož osoba zúčastněná na řízení má právo na náhradu jen těch nákladů, které jí vznikly v souvislosti s plněním povinnosti, kterou jí soud uložil. Vzhledem k tomu, že osobám zúčastněným na řízení soud plnění žádné povinnosti neuložil, krajský soud jim náhradu nákladů řízení nepřiznal, neboť jim v souvislosti s plněním povinnosti, uložené soudem, žádné náklady nevznikly, a na náhradu jiných nákladů řízení ze zákona nárok nemají.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává u Nejvyššího správního soudu. V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

Brno 17. března 2026

Zuzana Bystřická v.r.
předsedkyně senátu

